ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

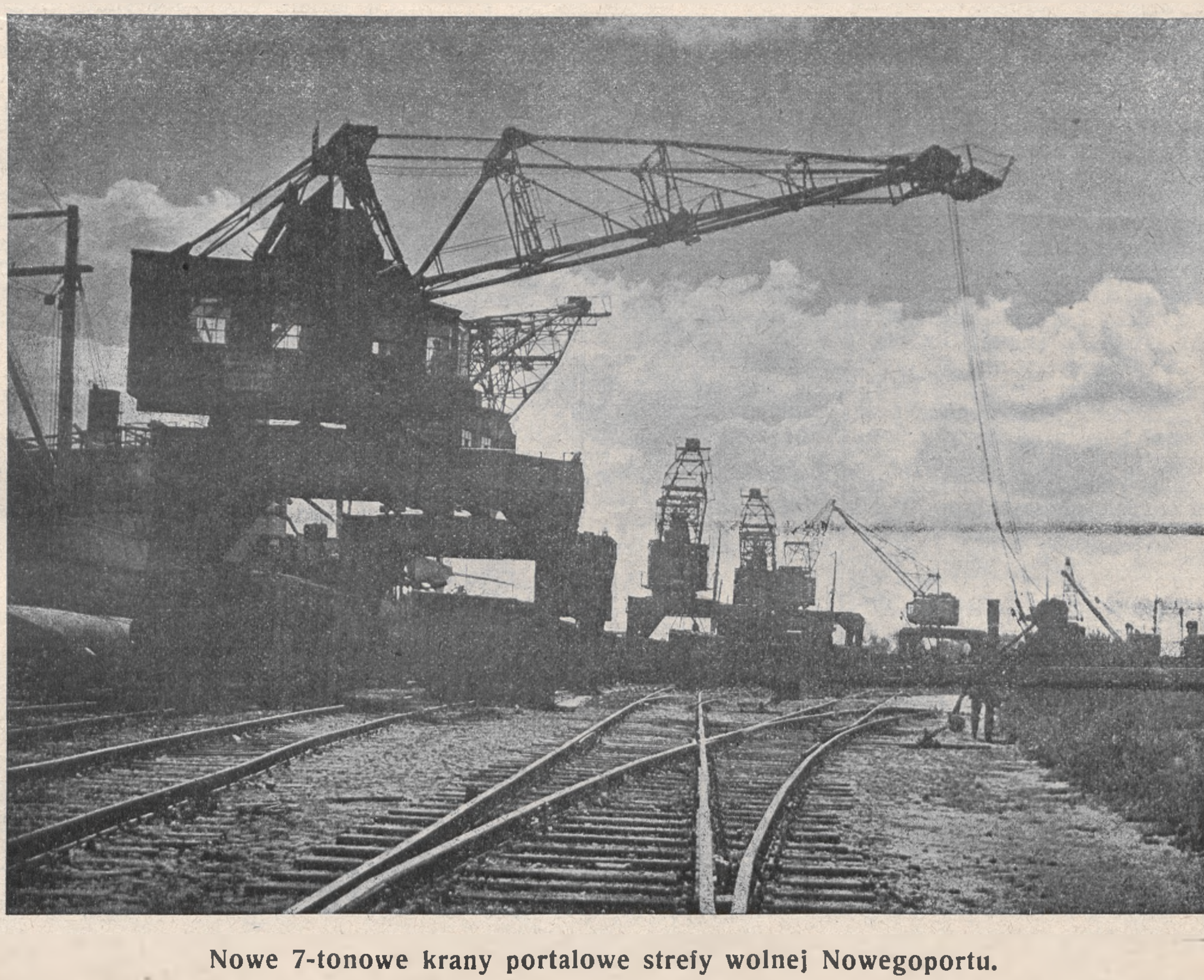
Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** **Cena 30 gr.**

Nr. 29. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 5 sierpnia 1927 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 183**



Nowe 7-tonowe krany portalowe strefy wolnej Nowegoportu.

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

Latem 1926 roku zwiedziła drogi wodne i porty Polski Delegacja Komisji Komunikacyjnej Ligi Narodów. Jesienią tegoż roku Delegacja złożyła memorjał, który obecnie mamy możność ogłosić. Wiele w nim się już przedawniło, zwłaszcza w sprawie sytuacji eksportowej dla węgla, wytworzonej przez strejk angielski, są też pewne niedokładności, które uwzględnia komentarz. Memorjał jest często bardzo apodyktyczny, w niektórych kwestjach stronniczy. Głównem znaczeniem memorjału jest zwrócenie powszechnej uwagi na znakomite właściwości polskich dróg wodnych na konieczność powrotu pod tym względem do historycznej tradycji, gdyż niegdyś Polska słynęła z rozgałęzionej komunikacji drogami wodnemi. Niema powodów przypuszczać, ażeby znaczenie dróg wodnych naszych, ze względu na znakomite warunki orograficzne; nie miało do nich powrócić kosztem stosunkowo niewielkich wydatków rozłożonych na szereg lat.

Sprawozdanie Delegacji, oryginał którego jest napisany po francusku, może być pomocne nie tylko przy uzyskaniu kredytów zagranicznych na cele regulacji dróg wodnych Polski, lecz również może mieć szczególną wagę w oczach tych z pośród nas, którzy nie wierzą rzekomo optymistycznej ocenie naszych dróg wodnych przez własnych fachowców. Pod tym względem memorjał ma wartość propagandową dla naszych dróg wodnych również w Polsce.

W wykonaniu uchwał konferencji genewskiej z roku 1921 komisja doradcza i techniczna dróg komunikacji i tranzytu postanowiła przeprowadzić ankietę o stanie ogólnym żeglugi wewnętrznej w Europie.

W odpowiedzi na tę ankietę Rząd Polski wyraził życzenie otrzymać wskazówki komitetu inżynierów specjalistów w sprawie stworzenia drogi wodnej wiążącej Górny Śląsk z Bałtykiem z rozgałęzieniem na wschód i na zachód. Komitet został złożony z podpisanych: pp. J. Case (Amerykanin) były dyrektor robót publicznych na Filipinach, inżynier doradczy pp. Ulen Co.; P. G. P. Nyhoff (Holender były inżynier holenderskiego Waterstaat, inżynier doradczy; H. Watier (Francuz), inżynier naczelny dróg mostów, dyrektor dróg wodnych i portów morskich w ministerstwie robót publicznych w Paryżu.

Udaliśmy się do Polski 29 czerwca 1926 roku. Od chwili nawiązania kontaktu z władzami polskimi zadanie wyznaczone nam zostało odrazu znacznie ułatwione i Rząd Polski mimo, że zagadnienie kanału węglowego stanowiło objekt pierwotny naszego zadania, pragnął zaszczycić nas zaufaniem przez powierzenie nam problemu całości rozbudowy polskich dróg wodnych, mianowicie w sprawie potrzebnych robót dla projektu regulacji Wisły stworzenia kanału wschodnio-zachodniego jak również kwestji ogólnej wykorzystania wylotu morskiego Polski i dróg dostępu do niego dla przewozów węgla, wreszcie sprawę meljoracji terenu błotnistego na wschodzie Polski i zasilania wodą słodką Górnego Śląska.

Ażeby odpowiedzieć na kwestjonarjusz w ten sposób rozszerzony wykonaliśmy podróż badawczą poprzez całą Polskę, Wisłą od Zagłębia Węglowego górnośląskiego, aż do morza, po kanale Bydgoskim po trasie kanału węglowego do portów Tczewa, Gdańska i Gdyni, jak również na błota Pińskie.

Podróż ta została zorganizowana w sposób doskonały możemy tylko być obowiązani za niezliczone objawy uwagi i poparcia, których doznaliśmy w tej podróży ze strony wszystkich władz osób prywatnych.

Raport niniejszy omawia zagadnienie najpilniejsze wykorzystania wylotu morskiego Polski dla ruchu węglowego i dróg dostępu do tego wylotu, jak również całości problemu stopniowej rozbudowy i regulacji sieci żeglownych dróg Polski. Osobne sprawozdania zostały zredagowane co do meljoracji błot Pińskich i zaopatrzenia Śląska Górnego w wodę słodką. Tezy i wnioski tego sprawozdania i tamtych raportów zostały ułożone za zgodną opinją podpisanych i stanowią ich wspólne zdanie.

* * *

Wcześniej niż rozpocząć szczegółowe sprawozdanie komitet uważa za pożyteczne na wstępie zaznaczyć wnioski do których przyszedł.

Polska co do swych warunków orograficznych, klimatycznych, hydrologicznych wyjątkowo się nadaje do stworzenia dobrej sieci dróg wodnych.

Niemniej jednak z powodu pilnego charakteru, który przedstawia potrzeba polepszenia natychmiastowego warunków przewozu węgla śląskiego ku Bałtykowi i wykorzystania wylotu morskiego Polski dla tych przewozów pierwsze pomyślne rozwiązanie winno być szukane w drodze budowy kolei żelaznych.

To udoskonalenie komunikacji kolejowej winno zawierać roboty: budowy kolei węglowej„ zbudowanej na terenie polskim, podwojenie torów istniejących kolei, budowę połączeń bezpośrednich itd. oraz w eksploatacji: stosowanie potężnych parowozów, wagonów dużej pojemności, zastosowanie obsad podwójnych, ażeby zwiększyć pracę dzienną parowozów itd.

Równolegle niezbędne jest zwiększenie sprawności przeładunkowej portu Gdyni, która najwięcej się nadaje do roli głównego portu dla wywozu węgla, nadchodzącego koleją żelazną, portu gdańskiego i dla pewnych kategoryj ruchu w dziedzinie ograniczonej portu tczewskiego.

Ze względu na szybki rozwój Polski pod każdym względem: ludności, rolnictwa, górnictwa i przemysłu, koleje nie mogą ubiegać się o to by zaspokoić wszystkie do reszty potrzeby kraju i należy wobec tego podwoić stopniowo sieć kolejową przez stworzenie sieci dróg wodnych.

Coprawda doświadczenie wskazuje z jednej strony, że drogi wodne stwarzane w jedynym celu żeglugi nie stanowią, ogólnie biorąc objektów finansowo się opłacających, w drodze bezpośredniej, z innej strony, dla taboru pływającego określonych wymiarów, rzeka o wolnym biegu, przedewszystkiem o ile chodzi o wywóz w stronę morza, stanowi drogę przewozową wyższą aniżeli rzeka skanalizowana, a ta ze swej strony wyższą ma wartość niż kanał sztuczny.

Eksport węgla górnośląskiego wodą powinien być realizowany przedewszystkiem przez gruntowną regulację Wisły, zawierającą również wykonanie kanału bocznego prawdopodobnie nawet lepiej przez kanalizację rzeki od zagłębia aż do ujścia Sanu, dalej zaś w dół przez regulację rzeki.

Na tej głównej arterji zaszczepią się szybko inne drogi wodne, zaczynając od tych, które najłatwiej budować z punktu widzenia technicznego najwięcej opłacających się z rozmaitych punktów widzenia: żeglugi, meljoracji rolnej itd.

Radzimy pod tym względem rozpocząć budowę małego kanału Warta-jezioro Gopło i wielkiej drogi łączącej Bug z Prypecią. Uwzględniając korzyści specjalne, które te drogi wodne przyniosą obwodom, przez które zostaną przeprowadzone, należy budowę ich oprzeć w znacznej mierze na funduszach pomocniczych ze strony gmin i osób prywatnych zainteresowanych.

Program ten będzie wymagał licznych lat i znacznych wydatków, dopiero po jego wykonaniu zaleca się rozbudowywać nowe drogi czy to na Wiśle, czy to na linji wschodnio-zachodniej, czy to na rozgałęzieniach już zaprowadzonych.

Następujące fazy wykonania programu dróg wodnych mogą być zaznaczone: uwzględniają one tę okoliczność, że z uwagi na trwanie robót i znaczność wydatków, oczywiste motywy polityki wewnętrznej nie będące zresztą wyjątkowemi w Polsce, sprzeciwiają się koncentracji przedsiębiorstw w jednej jedynej części terenu Rzeczypospolitej.

W pierwszym rzędzie po opracowaniu planów niwelacyjnych niezbędnych i uzupełnienia koniecznych studjów należy przystąpić do próby zastosowania metod wskazanych w rozdziale I-ym, pozycją 1 drugiej części niniejszego sprawozdania co do dwu sekcyj Wisły odpowiednio wybranych, jednej poniżej Torunia, drugiej pomiędzy Toruniem a Zawichostem.

Jednocześnie należy zacząć studjować projekt wykonania i rozpocząć

roboty kanalizacji w basenie Wisły, poczynając od basenu węglowego.

Należy jednocześnie zdejmować plany i niwelować obwód błot pińskich, należy opracować projekt wstępny całości meljoracji i projekt wykonania pierwszej serji robót.

Prócz tego przy pomocy środków dostarczonych przez zainteresowane gminy należy rozpocząć przystosowanie do żeglugi jezior Gosławickiego i Gopła i ich połączenia z Wartą.

W drugiej fazie należy równolegle regulować Wisłę i budować drogę wodną Bug-Prypeć.

Uwzględniając wskazówki doświadczeń jak w Europie zachodniej, tak też w Ameryce radzimy Rządowi Polskiemu przy wykonaniu rozbudowy tych dróg wodnych korzystać z przedsiębiorczości prywatnej.

W niektórych dość rzadkich wypadkach, mianowicie przy regulacji sekcyj próbnych należy prowadzić roboty w zakresie własnym. W tym wypadku należy niekorzystność tego sposobu, dobrze znaną, zmniejszyć do minimum, oddając miejscowym dostawcom przewóz i dostawę materjałów dla wzmocnienia brzegów, roboty faszynowe itd.

Wyżej wymienione zagadnienia wykorzystania portów, polepszenia dróg dostępu do nich, rozbudowy dróg żeglownych — są w pewnej mierze związane ze sobą. Port nie jest organem niezależnym: jest to dworzec kolejowy jeśli jest obsługiwany przez kolej żelazną i jest dworcem wodnym, jeśli obsługiwany jest drogą żeglowną. W związku z tem uważamy na swój obowiązek zwrócić uwagę na wielką korzystność dla rozwoju harmonicznego komunikacji i koordynacji poszczególnych zarządzeń obecnych lub przyszłych, jak w sprawie portów morskich, tak też w sprawie kolei i dróg żeglownych, ażeby porty morskie, koleje i drogi wodne zostały podporządkowane jednej i tej samej władzy administracyjnej.

* * *

Zakańczamy te ogólne rozważania wyrażając najgłębsze nasze podziękowanie Rządowi Polskiemu za wysoką życzliwość i stałą serdeczność z którą byliśmy przyjmowani na całem terytorjum Rzeczypospolitej.

Nasi koledzy, wyżsi funkcjonarjusze i inżynierowie Ministerstwa Robót Publicznych byli nam przewodnikami najkompetentniejszymi i znakomicie znającymi się w tych sprawach, a wskazówki i wyjaśnienia, których oni nam udzielali z niesłabnącą cierpliwością wiele się przyczyniły do wyświetlenia zagadnień, które nam były postawione.

Również udział przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych okazał nam bardzo znaczną pomoc.

Powszechnie wszyscy urzędnicy przebytych obwodów, przedstawiciele władz miejskich, przemysłowcy, kupcy, rolnicy, prywatne osoby — przyjmowali nas z serdecznością i życzliwością, która nas głęboko wzruszyła.

Zachowamy z naszej podróży w Polsce wspomnienia wyjątkowo przyjemne i niezapomiane i będziemy bardzo szczęśliwi jeśli nasza praca będzie mogła w pewnej mierze przyczynić się do rozwoju i dobrobytu Polski.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Wczesne rozpoczęcie budowy tego portu wewnętrznego o wielkiem znaczeniu świadczy o tem, iż odrazu uchwycona została w kołach rządowych cała doniosłość zagadnienia sieci dróg wodnych w Polsce.

Handlowy port Warszawy.

Projekt zawiera w sobie budowę 8-iu basenów bocznych i basenu-kanału równoległego do linji Wisły, do którego jako „języki" uchodzi osiem mniejszych basenów. Szerokość basenu łącznikowego będzie wynosiła 85 metrów przy długości 1400 metrów. Baseny boczne mieć będą po 60 metrów szerokości. Całość robót da około 8 kilometrów nabrzeży przeładunkowych. Roboty są podzielone na 5 okresów, przy czem w pierwszym okresie wykonanych będzie 34 % użytecznych nabrzeży (2 500 mterów bieżących). Zakończy się okres pierwszy w roku 1929.

Koszta pierwszego okresu robót wynoszą 4 800 000 złotych, z czego wykonano już robót za 2 200 000 złotych.

Pierwsza serja robót zawiera w sobie 2 baseny boczne i kanał wjazdowy od Wisły. Roboty ziemne w jednym z basenów są już ukończone, w drugim są bliskie ukończenia.

Czy oddanie do użytku portu handlowego w Warszawie będzie odpowiadało gospodarczym potrzebom stolicy i całego kraju?

Statystyka wskazuje, że będzie się ono niewątpliwie nawet znacznie później w stosunku do istotnych potrzeb.

Obecnie zaledwie 3 % ruchu towarowego Warszawy odbywa się drogą wodną. Przykład Berlina, jeszcze więcej zaś Paryża, o olbrzymim przeładunku wodnym każe liczyć w przyszłości również w Warszawie na znaczniejszy ruch przeładunkowy wodny, który stopniowo obejmie do 25 % wszystkich przewozów.

Dla takiego ruchu według obliczeń nawet pełna realizacja wszystkich pięciu etapów budowy portu handlowego Warszawy nie da wystarczającej długości nabrzeży przeładunkowych. Roboty więc prowadzone obecnie projektowane przy całym ich ogromie uważać można raczej za skromne wobec zadań jakie stoją w przyszłości przed naszym transportem wodnym i przeładunkiem kolejowo-wodnym.

Żegluga wewnętrzna.

Rozbudowa portów wiślanych.

Powszechnie wiadomo, jak wielkie znaczenie gospodarcze, a w razie wojny i strategiczne ma posiadanie licznych portów przeładunkowych z kolei na drogi wodne i odwrotnie. Pomijając teoretycznie rozważania, wskazujące iż sieć wodna i kolejowa stanowić muszą jedną całość komunikacyjną, życie samo już dwukrotnie postawiło nam przed oczy konieczność posiadania bocznic kolejowych nad Wisłą dla celów przeładunkowych. Po raz pierwszy życie samo zakołatało o te połączenia przy imporcie wodnym amerykańskiej mąki w roku 1919/20, oraz podczas najazdu bolszewickiego w roku 1920. Wówczas się okazało, że prawie nie mamy rozbudowanych bocznic nadbrzeżnych i nawet w Warszawie wypadło ciągnąć nową całkiem bocznicę wzdłuż nabrzeża Wisły. W związku z spiesznym wwozem morskim amunicji, któremu w najkrytyczniejszych chwilach uniemożliwiono w Gdańsku drogę kolejową i wogóle przeładunek na brzeg, wypadło przeładowywać amunicję ze statku morskiego na berlinki rzeczne, a ponieważ środkowa Wisła była zagrożona, a jeszcze więcej chodziło o czas, więc zbudowano bocznicę nad Wisłą w Tczewie i ładowano z powrotem amunicję z berlinek przybyłych z Gdańska na kolej.

Po raz drugi zaskoczyła nas potrzeba posiadania punktów przeładunkowych z kolei na Wisłę w latach 1925—26 w związku z rozpoczęciem wojny celnej z Niemcami, a następnie z wybuchem węglowego strejku angielskiego. Wówczas okazało się, iż się opłaca zastosować fracht łamany kolejowo-wodny przy eksporcie węgla drogą morską i musiano spiesznie polepszać punkty przeładunkowe z kolei na statki rzeczne dla węgla w Toruniu, Bydgoszczy, Kapuścisku, Tczewie, Świeciu, Solcu, chociaż poważnie rozbudowane zostały bocznice nadrzeczne tylko w Toruniu i w Tczewie. Jednocześnie polepszono dojazdy do przystani, oraz w Płocku—Radziwiu i w Grudziądzu rozpoczęto budowę nowych połączeń kolejowo-wodnych. W punktach niektórych, jak np. we Włocławku w Fordonie dotąd jeszcze nie skorzystano z nauki strejku węglowego.

Są jednak urządzenia, pomyślane na szerszą skalę rozpoczęte z budową nadługo przed powyższą konjunktura, a które jednak jeszcze do dziś dnia nie są oddane do użytku. Mówimy tu o budowie portu handlowego pod Saską Kępą w Warszawie, który rozpoczęto kopać jeszcze w roku 1919.

Rozmaitości.

Planetarjum na Powszechnej Wystawie Krajowej 1929 r.

W tych dniach zawiązał się w Poznaniu pod przewodnictwem prezydenta miasta Ratajskiego Komitet, którego zadaniem będzie wybudowanie Planetarjum na terenie Wystawy u zbiegu ulic Orzeszkowej i Śniadeckich.

Planetarjum jest to, jak wiadomo, sztuczny firmament ze znanemi ciałami niebieskiemi. Nowoczesny ten cud techniki składa się z blisko 100 oddzielnych aparatów projekcyjnych, połączonych w jedną całość. Na zewnętrznej

stronie kopuły, przedstawiającej sklepienie niebieskie, wyświetla się poszczególne gwiazdy i gwiazdozbiory. Aparat zestawić można za pomocą naciśnięcia na guzik na każdą datę konfiguracji nieba zarówno na półkuli północnej jak i południowej. Samych gwiazd stałych wyświetla się blisko 5 i pół tysiąca. Kilka aparatów projekcyjnych wyświetla samą drogę mleczną, dalej okiem gołem dostrzegalne światy planetarne, gromady gwiazd i mgławice. Wyświetlane będą także wszystkie fazy księżyca.

Jeżeli projekt zbudowania Planetarjum na Powszechnej Wystawie Krajowej przyjdzie do skutku, o czem wątpić nie należy, wystawa zyska potężną a jednocześnie niezmiernie użyteczną atrakcję.

Specjalna taryfa do miejsc kąpielowych we Francji.

Koleje francuskie udzielają obecnie biletów powrotnej jazdy do miejsc kąpielowych po bardzo zniżonej cenie, bilety są ważne również do stacyi klimatycznych i do zdrojowisk, lecz tylko bilety do miejsc kąpielowych mogą być prolongowane. Normalna ważność biletu 33 dni.

Prolongaty dopuszcza się 2 po 30 dni, przyczem dopłaca się po 10 % za każdą prolongatę. Z innej strony bilet do miejsc kąpielowych w kierunku odwrotnym może być wykorzystany dopiero po 15-u dniach od daty odjazdu na kąpielisko. W ten sposób zniżona taryfa ma służyć właściwemu swemu celowi — popierania wyjazdów mas letników na wybrzeże.

Żegluga i kolonje.

Projekt lotu Belgja—Kongo—Egipt—Belgja. Rząd belgijski upoważnił porucznika Medaets z jednym pomocnikiem wykonać rejd powietrzny Bruksela—Leopoldsville—Bruksela dla zbadania możności utrzymania bezpośredniej linji powietrznej Belgja—Kongo, którąby się odbywała bez opuszczania się. Odległość całkowita wynosi 6 400 km., podróż trwać ma 36 godzin, czyli mniej więcej tyle co lot przez Atlantyk. Podróż ma być wykonana w księżycowym okresie sierpnia lub września. Start w Brukseli o świcie, następny świt zastać ma aparat nad jeziorem Czad. Powrót z Leopoldsville ma się odbyć w dwu etapach: pierwszy do Kairu 4 333 km., w 24 godzinach, ze startem o świcie, drugi etap Kair—Bruksela 3 300 km., ze startowaniem w Kairze przed świtem i przybyciem do Brukseli późno wieczorem.

Podniesienie opłat maklerskich i pilotowych w Algierze.

Od 1 sierpnia b. r. w stosunku do przepisów dekretu z 26. 12 1921 roku które działały dotąd podniesiono opłaty dla maklerów, tłumaczy i pilotów o 50 %, jak również o 50 % podniesione są minimalne ich należytości.

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Wioski rybackie przepełnione są letnikami. Przyjazd gości jest bardzo liczny, a więc dość ładne zarobki przypadają z tego powodu tym z rybaków, co posiadają mieszkania własne. Rybacy mieszkają w chlewkach i na strychach, byle tylko wykorzystać krótki czas letni, kiedy przyjezdni wynajmują mieszkania. Napływ przyjezdnych wywiera także i ujemny wpływ. Rybaczki chcą naśladować letniczki w strojach, mężczyźni znów zaniedbują nieco swój podstawowy zawód i, jak twierdzą złe języki, częściej przesiadują po karczmach. Prawda, że lipiec jest okresem prawie martwym pod względem rybołówstwa i wszędzie widać przygotowania do zbliżającego się jesiennego połowu węgorzy. Maszoperje robią nowe i poprawiają stare żaki (więcierze), gdyż za kilka dni może się rozpocząć wędrówka węgorza. Próbne narzędzia wystawione przez niektórych rybaków dotychczas nie przynoszą większej zdobyczy.

Lipiec więc przyniósł z rybactwa małe zyski. Poławiano płastugi, (flądry) haczykami, lecz gorzej niżeli w miesiącu ubiegłym. Zmniejszył się także połów węgorzy w zatoce Puckiej Znikły i krewetki, których głównie używają rybacy jako przynęty na haczyki tak flądrowe, jak i węgorzowe.

W końcu miesiąca rybacy z Kuźnicy rozpoczęli połów makreli pławnicami na małem morzu. Helanie probują poławiać śledzie pławnicami nieco dalej od brzegów. Ale wszystko to dało wyniki niezbyt duże ogólne połowy lipcowe określić należy jako mniej niż średnie.

Cała zdobycz rozchodzi się wyłącznie na miejscu w stanie świeżym i wędzonym. Wędzarnie pracowały zaledwie po kilka dni, nie mogąc pokryć nawet zapotrzebowania miejscowych spożywców.

Roboty przy budowie portów rybackich w Gdyni i Jastarni choć niezbyt szybko, ale postępują naprzód. Jastarnia i Bór już mają połączenie stałe z Gdynią parowcem Żeglugi Polskiej, odbywającym codziennie kilka podróży.

W Gdyni na parceli skarbowej nad morzem ma powstać kolonja rybacka. Budowę domów będzie prowadzić magistrat. Zaczęła się już od miesiąca zwózka materjałów i należy sądzić, że rozpocznie się wznoszenie ścian, bo plany kolonji i budynków są już gotowe.

Mieszkania przeznaczone będą w pierwszym rzędzie dla wszystkich rybaków nie posiadających własnych mieszkań, jak również dla rybaków wywłaszczonych.

Zbierane są wiadomości o rybakach, którzy pracowali na dużych statkach rybackich na morzu Północnem i na Oceanach. Jest zamiar wysłania kilkunastu osób do Holandji dla dokładnego poznania sposobu łowu i przygotowania śledzi. Po odbyciu praktyki ludzie ci mogą stworzyć zaczątek załogi na przyszłych parowcach rybołóstwa dalekomorskiego.

Zwiększenie połowów śledzi dzięki udoskonaleniu sieci?

Podobno niemieckie statki rybołówcze zawdzięczają dobre połowy drugiej połowy 1926 roku specjalnemu sposobowi stosowania francuskiej sieci V. D. dla połowu śledzi. Zastosowanie tego sposobu miało podnieść połowy —o 56 %. Sieć V. D. jest bardzo prosta i, jak zbadali francuscy rybacy. chodzi o bardzo prosty tryk, polegający na osobliwem ustawianiu sieci.

Podajemy z zastrzeżeniem, iż wiadomość należałoby dokładnie sprawdzić.

Zniżka cła wwozowego na śledzie

Rozporządzeniem z dnia 8 lipca b. r. taryfowa pozycja 37 punkt 4 litera b, dotycząca śledzi solonych, zniżona została o 66 i ⅔ %, o ile 10 kg. tych śledzi nie zawierają więcej niż 60 sztuk. Wprowadzona zniżka cłowa działa od 11 lipca do 31 kwietnia 1928 r.

Nieco o połowach islandzkich.

Islandja w ostatnich dziesięcioleciach stała się ważnym ośrodkiem rybołóstwa pełnego morza, zwłaszcza dorsza. Na 100 000 mieszkańców wyspy 40 000 trudni się rolnictwem, 25 000 zaś rybołóstwem. Prócz miejscowych rybaków w znacznej mierze na wodach Islandji pracują statki obce. Sięgając na dalsze okresy wstecz widać jak silnie rozwinęło się rybołóstwo. W roku 1835 dochody z wywozu produktów rolnych i rybnych wynosiły do 2 miljonów koron, w roku zaś 1912 rolnictwo wywiozło produktów za 4 miljony koron, rybactwo zaś za 12 miljonów koron.

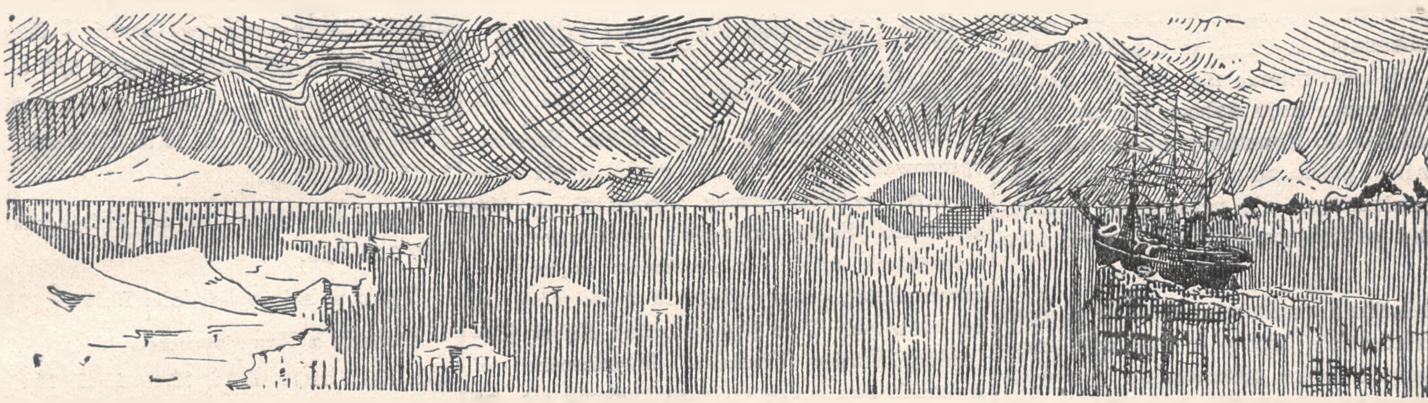
Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

27 lipca:
ang. par. Bombardier 259 z Peterhead, 1826/1 i 590/2 beczek.

28 lipca:
niem. par. Annchen Peters 246 z Stronsay.

30 lipca:
norw. par. Boku 394 z Stronsö.

31 lipca:
niem. par. Gese 383 z Stornoway,
szw. par. Blanche 210 z Wicku,
niem. par. Mineral 309 z Stronsay.



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

O poparcie dla sportu żaglowego.

Wróciły już pod niejednym względem „czasy pokojowe", lecz w każdym razie nie dla sportu żaglowego, a to tem bardziej nie wróciły, bo sport ten u nas był niepopularny i tradycyjnie, jak wszędzie, gdzie sport ten jest mało rozwinięty, uważany był już dawniej za rodzaj zbytkownej zabawy.

W sąsiednich Niemczech, gdzie sport ten na wewnętrznych wodach jest silnie rozpowszechniony, jeszcze istnieje zapatrywanie, wyrażające się w opodatkowaniu i w taryfach przewozowych dla łodzi, że jest to sport luksusowy, chociaż ze strony sportowców wywołuje to tam słuszne protesty.

U nas zapatrywanie na sport żaglowy jako na zbytek, znalazło wyraz w ułożeniu taryfy kolejowej, na mocy której istnieje znaczna zniżka przy przewozie łodzi wioślarskich, niema natomiast zniżki dla łodzi żaglowych.

Co jest zresztą uważane za łódź wioślarską? Niema zasadniczej różnicy pomiędzy łodzią wioślarską a kajakiem wiosłowo-żaglowym, lub jolą wiosłowo-żaglową. Łodzią poruszaną wiosłami może być też szóstka z pokładu okrętu, która, jak wiadomo, nadaje się znakomicie do żaglowania.

Wyjątkowa taryfa dla łodzi wioślarskich, jak widać, sprzyja przewozom kolejowym łodzi rasowych wioślarskich i nie rasowych wiosłowo-żaglowych (a może tylko pierwszych?), lecz nie obejmuje łodzi żaglowych, budowanych specjalnie do żaglowania i nawet przy najmniejszym typie łodzi pozbawionych wioseł a więc nie mogących być zaliczonemi do kategorji łodzi wioślarskich, już nie może być stosowana.

Czy jednak jest to racjonalne? Czy wobec olbrzymiego znaczenia propagandowego dla żeglugi, jakie ma sport żaglowy na wodach wewnętrznych, nie należy rozszerzyć działania taryfy wyjątkowej również na łodzie żaglowe, jole i yachty? Wszak z łodzi wiosłowej korzysta zazwyczaj klub, lub znaczna część jego członków, a tymczasem przewóz łodzi żaglowej pokrywać musi jej właściciel, gdyż łodzie żaglowe do szerszego grona osób należą raczej do wyjątków.

Jeśli więc chcemy przyspieszyć rozmnażanie się w kraju całym, po jeziorach i rzekach-zbudowanych prawidłowo jolek żaglowych, oraz yachtów, winniśmy się starać o to, ażeby przewozy kolejowe dla tych objektów jak na regaty, tak też przy podróżach i przy handlowych przesyłkach podlegały taksamo zniżonej taryfie co i przewóz łodzi wioślarskich. Dla kolei łódź żaglowa, lub nawet yacht sprawia mniej kłopotu, gdyż nie są takie długie jak zwłaszcza rasowa łódź wioślarska i, będąc zbudowanie solidniej, nie potrzebują tak wielkiej ochrony.

Nie zapominajmy też, że zagranicą przewóz nawet pokaźnych objektów yachtowych jest rzeczą bardzo zwykłą i są towarzystwa spedycyjne wyspecjalizowane w ładowaniu yachtów na lory i przesyłce ich koleją.

Niewątpliwie nasz sport żaglowy zbyt jeszcze mało cieszy się popularnością i zbyt jest niezasobny, ażeby przesyłki łodzi żaglowych i yachtów mogły się zdarzać zbyt często, tembardziej byłoby wskazane popierać ten sposób przewozów objektu sportu żaglowego.

Wprowadzenie ulg i wyjątków w pewnych tylko wypadkach chybia celu. Jeszcze 3 lata temu Sekcja Żeglarska Wojskowego Klubu Wioślarskiego przesyłała swe jole z Warszawy do Gdyni jako ładunek wojskowy.

Tego rodzaju wybieg, który można odmieniać w rozmaity sposób oczywiście nie może zaważyć na szali przy stwarzaniu warunków popierających sport żaglowy w Polsce.

Należy kroczyć naprzód nie drogą ulg każdorazowych, wyjątków, uwzględnień, podprowadzań pod inną kategorję, lecz drogą umocnienia podstaw prawnych ku ulgowym przewozom objektów sportu żaglowego.

Żadnych wyjątków, ani warunków ograniczających. Niech sama kategorja „łódź żaglowa", jola, yacht będzie właściwym i jedynym warunkiem zniżki.

Niech tu wolno będzie przemówić w tym wypadku nie w imieniu klubów, lub nawet grupy klubów, lecz poprostu w imię potrzeb:

1. Sportowego żeglarstwa w Polsce, wewnętrzno-wodnego i morskiego.

2. Budownictwa objektów żaglowych w Polsce, które winno mieć korzystniejsze warunki wysyłki swych łodzi odbiorcom — na dalsze odległości, i wreszcie, co najważniejsze:

3. W imię potrzeb propagandy spraw żeglugi w kraju, dla której sportowe żaglowce mogą jako namacalne objekty uczynić więcej niż miljony słów.



Żegluga a kolonje.

Porty północno-afrykańskie. Podaliśmy już w numerze 26 i 28 rb. opis portów Bony i Algieru. Obecnie podajemy charakterystykę drugiego co do ruchu portu Algieru-Oranu.

Oran. W roku 1926 zawinęły do portu 8432 statki, ładując, lub wyładowując 2,214.860 ton towaru.

W ogólnym ruchu portu główną rolę odgrywają statki zawijające po drodze, natomiast w ruchu towarów pierwsze miejsce zajmuje przeładunek węgla.

Ilość statków, zawijających po drodze (sumując wejścia i wyjścia) wynosiła w roku 1925 — 2,218 statków. W r. 1911 ilość ta była 2,158 statków, jednak w roku 1912 opadła, a w roku 1913 wynosiła już tylko 1,174 statki. Porównując jednak tonaż zawijających statków po drodze widać, w jak silnej mierze zwiększyła się przeciętna wielkość tych statków. W roku 1925 tonaż statków zawijających po drodze wynosił 5,376,027 ton, w roku zaś 1911 3,069,020, w ro-

ku 1912 2.720.198, w roku 1913 2.263.556. Liczby te wskazują, iż Oran w czasach ostatnich w większej mierze niż niegdyś nawiedzany jest przez linje dalsze, jak np. linje amerykańskie do Konstantynopolu lub Egiptu, oraz linje północno-europejskie, co wpływa na zwiększenie się przeciętnej wielkości statku zawijającego po drodze do tego portu.

W związku z zasilaniem statków w opał Oran rozwinął się jako port węglowy, przyczem import tylko nieznacznie przewyższał eksport tego produktu, co wskazuje na to, że hinterland Oranu mało korzystał z tego importu. W roku 1925 importowano węgla 554.000 ton, eksportowano 491.000 ton, w roku 1911 importowano 431.000 ton, eksportowano 343.000 ton. Ruch przeładunku węgla jest więc proporcjonalny nie do ilości statków zawijających po drodze, lecz do ich tonażu, proporcjonalną do którego jest siła maszyn. Należy więc liczyć na dalsze wzmożenie importu węgla w Oranie, dla celów bunkrowania.

W Oranie istnieje towarzystwo-kooperatywa armatorów i ładujących węgiel pod tytułem Compagnie Africaine de Manutention et Entrepots de Combustibles, która posiada znakomite instalacje do przeładunku węgla. Ponieważ Francja nie zamknęła importu węgla obcego do swych kolonij, więc węgiel polski ma nadal dostęp na rynek bunkrowy Oranu.

Urządzenia portowe Oranu są sztuczne i w sposób podobny jak w Marsylji długa nieprzerwana łamifala, równoległa do linji brzegu, zamyka od strony morza baseny portowe. Wejście tylko jedno od wschodu, bardzo dogodne.

Orjentować się na Oran zdaleka jest łatwo i dzięki wyniosłym przylądkom Igły i Cap-falkonu.

W ruchu portowym Oranu, pomijając węgiel, wyroby żelazne i włókniste, oraz niektóre inne kategorje towarów, przeważa eksport, w pierwszym rzędzie produktów rolnictwa i hodowli bydła. Na pierwszem miejscu stoi eksport win (w r. 1925 270.000 ton), na drugim zboże, (dla którego niema specjalnych urządzeń przeładunkowych) 153.000 ton, następnie trawa halfa i trawa morska, oraz włosie roślinne 76.000 ton. Baranów wywieziono w roku 1925 306,304 sztuk w wadze 11.640 ton. Prócz tego, eksportuje się prawie wyłącznie do Francji, cytryny, pomarańcze, mardarynki, daktyle, karczochy, świeżą fasolę. Korzenie natomiast eksportuje się również do innych krajów.

(W imporcie poważną pozycję (ok. 35.000 ton) stanowi drzewo i pod tym względem Oran może być portem odbiorczym dla drzewa polskiego.

Drogi nawigacyjne naturalne i sztuczne w Polsce oraz wyzyskanie portów morskich.

Komisja techniczna przy Lidze Narodów opracowała szkic projektu uregulowania dróg wodnych w Polsce oraz wyzyskania portów morskich. Szkic ten został wypracowany w szczegółach, zgodnie z życzeniem rządu Rzeczypospolitej, przez wybitnych fachowców, inżynierów pp.: Case (Amerykanin), Nijhof (Holender), Watier (Francuz). Inżynierowie ci wykonali swą pracę po zaznajomieniu się na miejscu, w Polsce, z naszemi drogami nawigacyjnemi, po zbadaniu sytuacji w Gdyni, Tczewie i Gdańsku.

W projekcie swym autorzy dochodzą do wniosku, iż budowa kanałów spławnych wydaje się konieczną w celu umożliwienia transportu węgla z Zagłębia Śląskiego do portów gdańskiego i gdyńskiego; uregulowanie i pogłębienie koryta Wisły, od Sanu poczynając aż do granicy b. zaboru pruskiego musi być przeprowadzone dla połączenia sieci kanałów górnośląskich i stworzenia łatwej i wygodnej drogi wodnej, wiodącej wprost do portów morskich. Przytem zwracają jednak uwagę autorzy projektu na konieczność zwiększenia zdolności przewozowej linij kolejowych, wiodących z Zagłębi węglowych do Gdańska i Gdyni, gdyż zdaniem ich, przewóz węgla nie może być dostatecznie zabezpieczony przez istniejące i mające powstać drogi nawigacyjne.

Dalej zaleca projekt wybudowanie kanału Warta-Gopło oraz dużego kanału spławnego, łączącego Bug z Prypecią.

Port gdyński ma przed sobą jaknajlepsze widoki, zdaniem ekspertów. W razie wykończenia kajów, przedłużenia ich do 1000 metrów, port gdyński mógłby przy odpowiednim aparacie technicznym przepuszczać 3 miljony ton węgla rocznie. Rozszerzenie portu gdyńskiego wydaje się koniecznem, a prowadzone obecnie roboty w tym kierunku mogą przyczynić się do zwiększenia pojemności basenów portowych.

Ze względu na stały rozwój Polski w kierunku uprzemysłowienia kraju uważają autorzy projektu za wskazaną politykę stopniowego rozszerzenia zarówno sieci kolejowej jak i sieci nawigacyjnej. Podkreślają przytem konieczność zastosowania przy budowie kanałów antrepryzy prywatnej, poruczenie budowy przedsiębiorstwom prywatnym, wyspecjalizowanym w tym kierunku. Przemawiać ma za tem, jak zaznaczają autorzy projektu, doświadczenia poczynione we Francji i w Holandji.



Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12 22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —

RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu:

19. lipca: szw. par. Plato. 451 t. z Trelleborga próżny (Pol. Ag. Morska); niem. par. Selma 804 t. z Szczecina próżny (Pol. Ag. Morska);

22. lipca: pol. par. Poznań 1122 t. z Gandawy z tomasówką (Żegl. Polska), szw. par. Elsa 646 t. z Grimbsy próżny (Bergenske); szw. par. Excelsior 841 t. z Antwerpji próżny (Pol. Ag. Morska).

23. lipca: duń. par. Dania 1390 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska); duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

24. lipca: gdański par. Balticum 364 t. z Simrishamnu próżny (Pol. Ag. Morska).

25. lipca; duń. par. Borghild 432 t. z Nyköbingu próżny (Pol. Ag. Morska.)

27. lipca: pol. par. Katowice 1108 t. z Malmö próżny (Żegl. Polska); duń. par. Frieda 1270 t. z Kilonji próżny (Pol. Ag. Morska); franc. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 109 pasażerami i 6 t. miesz. ład. (Co Gen. Transatl.); łot. par. Kaupo 1458 t. z Assensu próżny (Pol. Ag. Morska.)

28. lipca: szw. par. Trelleborg 378 t. z Kjöge próżny (Pol. Ag. Morska).

29. lipca: franc. par. Pologne 1841 t. z Kłajpedy próżny (Co Gen. Transatl.); szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny.

30. lipca: norw. par. Dea 1460 t. z Gandawy próżny (Hartwig); duń. par. Victoria 1160 t. z Koenhagi próżny.

31. lipca: szw. par. Start 692 t. z Degershamnu próżny.

Na wyjściu:

21. lipca: szw. par. Elsie 827 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska); norw. par. Dageit 936 t. do Oslo z węglem (Pol. Ag. Morska); szw. par. Plato 451 t. do Köpingu z węglem (Pol. Ag. Morska.)

22. lipca: niem. par. Selma 804 t. do Helsingforsu z węglem (Pol. Ag. Morska).

24. lipca: szw. par. Elsa 646 t. do Lulea z węglem (Bergenske); szw. par. Excelsior 841 t. do Odense z węglem (Pol. Ag. Morska).

25. lipca: gdański par. Balticum 364 t. do Fredericji z węglem (Pol. Ag. Morska).

26. lipca: duń. par Borghild 432 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Ag. Morska).

27. lipca: duń. par. Dania 1390 t. do Göteborga z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Bandholmu z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Kłajpedy próżny (Co Gen. Transatl.).

29. lipca: franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 146 pasażerami (Co Gen. Transatl.); szw. par. Trelleborg 378 t. do Karrebaksminde z węglem (Pol. Ag. Morska).

30. ipca; duń. par. Frieda 1270 t. do Gandawy z węglem (Pol. Ag. Morska).

31. lipca: pol. par. Katowice 1108 t. do Limnhamnu z węglem (Żegl. Polska).

Gdańsk.

Na wejściu:

23 lipca: niem. par. Arcona 186 t. z Szczecina próżny (Scharenberg, Breitenbachbrücke), niem. par. Neptun 364 t. z Królewca z towarem (Wolff, kan. port.).

Na wyjściu:

23 lipca: polski hol. Górnik z licht. Janek 633 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk), duń. par. Ingeborg 710 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), norw. par. Samlanes 500 t. do Kotki próżny (Behnke i Sieg), fiński par. Equator 25 67 t. do Santos z cementem (Bergenske), niem. par. Wilhelmine 177 t. do Simrishamnu z węglem (Bergenske), niem. mot. Marie 79 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt).

Na wejściu.

24 lipca: szw. par. Ellingsbork 214 t. z Göteborga próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), b. port ces.), ang. par. Haarlem 564 t. z Korsör z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Consul Suckau 212 t. z Elbląga próżny (Ganswindt, kan. port.), szw. par. Gisa 94 t z Malmö próżny (Ganswindt, kan. port.), niemiecki par. Industria 1277 t. z Oxelösundu z rudą (Schenker, Westerpl.), szw. par. Ilmga 714 t. z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg, kol. nadw.), szw. par. Agra 2605 t. z Göteborga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. par. Wandia 798 t z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Angunn 328 t z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), fiński par. Sampo 114 t. z Dowru z żelastwem (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Sirona 165 t. z Peterhead ze śledźmi (Reinhold, kan. port.), szw. par. Prestonic 1353 t. z Hull próżny (Polsko-Skand., Alldag), duń. par. Jägersborg 727 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, kan. port.), duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Ganswindt, kolej nadw.).

24 lipca: niem. par. Möve 148 t. z Szczecina z towarem (Prove, spichrz Baltic), duń. mot. Virginia 364 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

Na wyjściu:

24 lipca: niem. par. Sedina 583 t. z węglem (Reinhold), niem. par. Sigmund 1084 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), gdański par. F. G. Reinhold 706 t. do Nyköpingu z węglem (Reinhold), szw. par. Norôst 628 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Hans 102 t. do Gefle z cementem (Bergenske).

24 lipca: niem. mot. Else Kühlke 112 t. do Rygi z cementem (Bergenske), belg. hol. Elise IV. do Gdyni próżny (Schichau), szw. żagl. z mot. Immanuel 50 t. do Sztokholmu z drągami (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Stina 78 t. do Oslofjordu z cementem (Ganswindt), łot. par. Kandawa 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt).

Na wejściu:

25 lipca: niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (J. Ick, Westerpl.), fiński par. cyst. Margareta 260 t z Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg, Schellmühl), franc. par. Jumièges 1004 t. z Gandawy z towarem (Worms, kolej nadw.), szw. żagl. z mot. Karin 229 t. z Bandholmu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), łot. par. Kurland 428 t. z Holbäk próżny (Bergenske, Westerpl.), gdański hol. Ernst 58 t z licht Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. z Aabenraa próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Eduard 574 t. z Hamburga próżny (Voigt, kan. port.), niem. żagl. Walküre 91 t. z Malmö z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Gunborg 61 t. z Göteborga z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Falconer 169 t. z Parnawy z pirytem (Danz. Schiff. K., kan. port.), niem. par. Helmvige 660 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Oddevold 664 t. z Västeras próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Willy z licht. K. B. 60 z Gdyni próżne (Schichau), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson).

Na wyjściu:

25 lipca: duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), grecki par. Psara 1855 t. do Genui z węglem (Artus), ang. par. Bengore Head 1512 t. do Belfastu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. hol. Gladiator 22 t. do Gefle próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Baltica 162 t. do Köpingu z węglem (Wolff), fiński par. cyst. Margareta 260 t. do Helsingforsu z ropą gazową (Behnke i Sieg), szw. par. Kullen 276 t. do Kłajpedy z węglem (Prove), niem. hol. Willy do Gdyni próżny (Weichsel), łot. par. Falconer 169 t do Szczecina z pirytem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu.

26 lipca: niem. mot. Herbert Paul Otto 55 t. z Göteborga z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte), niem. par. Karl 166 t. z Hamburga z towarem (Prowe, spichrz Baltic), niem. par. Luna 297 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Elisabeth Zelck 731 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. par. Continental 305 t. z Hamburga z drzewem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Baltriger 658 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), holend. par. Proteus 605 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichrz Baltic), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe, spichrz Baltic), portugalski par. Pinhel z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg, Alldag), fiński par. Aranda z Abo z pasażerami (Reinhold, gazownia), duń. par. Nancy 674 t. z Emden próżny (Reinhold),

ang. par. Kolpino 1463 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Elswick z Hull próżny (Prowe).

Na wyjściu.

26 lipca: norw. par. Gunnar 714 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg).

26 lipca: niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Ingvall 694 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Salonika 1607 t. do Walfishbay z drzewem i towarem (Thor Hals), niem. par. Falk 479 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Aegir 754 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), duń. par. Hans Broge 1235 t. do Sfaxu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Woglinde 1193 t do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltriger 658 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

Na wejściu.

27 lipca: duń. par. Victoria 1160 t. do Norrby próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Scandinavia 1412 t. z Londynu próżny (Artus), franc. par. Chateau Lafitte 2284 t. z Bordeaux z towarem (Worms), ang. par. Bombardier 259 t. z Peterhead ze śledziami (Reinhold), gdański par. Mottlau 430 t. z Rotterdamu z żelazem (Behnke i Sieg).

27 lipca: gdański par. Peter von Danzig 492 t. z Rotterdamu z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Erich Arnholz 108 t. ze Słupska próżny (Ganswindt, Gdańsk, Rotes Herz), ang. par. Patrino 466 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Martha 299 t. z Lulea z drzewem (Reinhold).

Na wyjściu:

27 lipca: duń. par. Victoria 1160 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), szw. mot. Agram do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Ingunn do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Charlotte do Rudkjöbingu z węglem (Ganswindt), szw. par. Trio 823 t. do Göteborga z węglem (Bergenske).

27 lipca: szw. par. Merkur 800 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. Frithjof 46 t. do Halmstadu z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Jems 121 t. do Faxe z węglem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Trelleborga z węglem (Artus), szw. mot. Wandia 88 t. do Ystadu z koksem (Bergenske), łot. par. Kurland 428 t. do Varbergu z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Henny 57 t. do Królewca z cementem (Bergenske), niem. par. Luna 229 t. do Królewca z towarem (Wolff), franc. par. Nantes 1724 t. do Gefle z węglem (Reinhold), gdański par. D. Siedler 256 t. do Antwerpji z drzewem (Reinhold), niem. parow. Neptun 364 t. do Bremy z towarem (Wolff), angielski par. Haarlem 564 t. do Grangemouth z drzewem (Reinhold).

Na wejściu.

28 lipca: szw. żagl. z mot. Olaf z Simrishamnu z żelastwem (Bergenske), szw. par. Themis 383 t. z Szczecina próżny (Ganswindt), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Calais próżny (Voigt), niem. par. Fortuna 1670 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Tove 696 t. z Helsingöru próżny (Bergenske), niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. żagl. z mot. Sarde z Horsensu próżny (Lenczat).

28 lipca: norw. mot. Sand 382 t. z Horsensu próżny (Lenczat, kan. port.) szw. mot Skoghalverskem 294 t. z Kołobrzegu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. par. Iris 169 t. z. Lipawy z towarem (Reinhold, basen Holmu), norw. mot. Björnvik 120 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Dora 89 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, Breitenbachbrücke), polski par. Poznań 1122 t. z Gdyni próżny (Warta, Legan), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, Strohdeich), niem. żagl. z mot. Jade 107 t. z Kołobrzegu próżny (Bergenske, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Argonaut 57 t. z Saśnic ze zbożem (Ganswindt, Weserpl.), niem. par. Hinrich Peters 490 t. z Hamburga próżny (Artus, b. port ces.), belg. par. cyst., Arminco 2360 t. z Antwerpji próżny (Worms, b. port ces.) niem. par. Bille 344 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. z Kołobrzegu próżny (Voigt, Wisłoujście), duń. par. Rigmor 524 t. z Aarhus próżny (Bergenske, b. port ces.), szw żagl. z mot. Thyra 40 t. z Królewca próżny (Ganswindt, Legan), szw. par. Ingeborg 191 t. z Stralsundu próżny (Behnke i Sieg), polski hol. Krakus z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Annchen Peters 246 t. z Stornoway ze śledźmi (Lenczat), nowo wybudowany par. Gdynia z jazdy próbnej (Stocznia Gdańsk).

Na wyjściu.

28 lipca: szw. par. Prestonic 1384 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), nowowybudowany par. Gdynia na jazdę próbną (Stocznia Gdańska), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. do Marstalu z węglem (Ganswindt).

28 lipca: niem. par. Möve 148 t. do Szczecina z towarem (Prove), niem. par. Industria 1277 t. do Malmödsundu próżny (Schenker), ang. par. Bombardier 259 t. do Lipawy z resztą ład. śledzi (Reinhold), polski par. Wilno 1122 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke iS ieg), norw. par. Ara 547 t. do Bergen z towarem (Bergenske).

28 lipca: szw. par. Wandia 798 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Warnow 584 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. mot. Virginia 364 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Karin 229 t. do Ahus z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Jägersborg 727 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske), duń. par. Olaf Maersk 1146 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

29 lipca: niem. par. Oskar 485 t. z Wismaru próżny Artus, b. port ces), szw. par. Gusten 353 t. z Malmö próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, Russenhof), niem. par. Liesel Halm 538 t. z Rotterdamu z żelazem (Behnke i Sieg, wolna strefa), holend. par. Sind Philipsland 1424 t. z Kopenhagi próżny (Bestmann, Pommerensdorf), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Baltriger 658 t. z Lipawy z towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Baltoil), szw. par. Gunhild 351 t. z Bremy próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Cimbria 320 t. z Vobeksminde próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Vira 252 t. próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Traye 446 t. próżny (Bergenske), szw. par. Göta 674 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand, Westerpl.), duń. par. Herta Maersk 866 t. z Aalborga próżny (Danz. Schiff. K., b. port. ces.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Juno 620 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), pol. żagl. Henryk 19 t. z Rewy ze żwirem do Heubude, duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus), duń. żagl. z mot. Aage 58 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), austr. motorówka Hai 24 t. z Helsinforsu próżna (Bertram, b. skład węgla mar.), duń. par. Niobe 676 t. z Svendborga próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Stadt Stolp 146 t. ze Słupska próżny (Ganswindt, kan. port.), ang. par. Wulsty Castle 2184 t. z Garannatu z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), est. żagl. z mot. Drot 3 t. z Parnawy próżny (Bertram), szw. par. Elsie 826 t. z Göteborga próżny (Reinhold, Westerplatte), duń. żagl. z mot. Anna 60 t. z Helsingborga ze smołą (Bergenske), niem. par. Gertrud 176 t. z Hamburga z żytem i drzewem (Prowe, kan. port.), duń. par. Emanuel 784 t. próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Boku 394 t. ze Stromsay ze śledziami (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

29 lipca: niem. par. Arcosa 186 t. do Horsensu z drzewem (Scharenberg), ang. par. Smolensk 1434 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Inga 715 t. do Aalborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (J. Ick), ang. par. Baltriger 658 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Continental 305 t. do Parnawy próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Rita Maersk 515 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Behnke i Sieg).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Uroczystości w Gdyni. Pan Prezydent Rzeczypospolitej przybył do Gdyni 3-go wieczorem i zamieszkał na parowcu „Gdynia“, uprzednio poświęconym w obecności Ministra Przem. i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego. Uroczyste przyjęcie Pana Prezydenta na wybrzeżu potrwa do dnia 6-go b. m.

Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu weszło do portu 7 parowców (nie licząc parowców żeglugi przybrzeżnej) o łącznej ładowności 5 809 ton rej. netto, w tej liczbie 1 polski, 1 gdański, 3 duńskie, 2 szwedzkie. — 6 statków zawinęło do portu w stanie próżnym, 1 (parowiec „Poznań“) przywiózł 2 700 ton tomasówki z Antwerpji. — Wyszło z portu w tygodniu 8 parowców o łączn. ład. 5 301 t. r. n. wtej liczbie 4 szwedzkie, 1 gdański, 1 norweski, 1 duński, 1 niemiecki. Wszystkie te statki odpłynęły z węglem wywożąc po 14 036 t., w tej liczbie 741 t. węgla bunkrowego.

Z budowy portu w Gdyni. Po zakończeniu strejku robotników budowy portu są widoczne znaczne postępy w pracy: przeholowano z basenu wewnetrznego do falochronu cztery nowe skrzynie, przygotowuje się grunt dla ich ustawienia: ściana zewnętrzna falochronu już się znacznie wydłużyła. Dragi bagrują i refulują dno piaskiem w basenie wewnętrznym. Przy holowaniu kryp z gruntem pracują dwa holowniki z Gdańska: „Willy“ i „Lotte Vorbeck“, wynajęte przez firmę Ackerman i Van Haaren. Na nowem nabrzeżu basenu wzniesiono już żelazny szkielet magazynu i ramy kranów portalowych. — Jedynie przy budowie portu rybackiego i przy montowaniu nowych transporterów systemu inż. Zbydniewskiego do ładowania węgla nie widać żadnego postępu.

Ruch statków Żeglugi Polskiej Par. Warta 3-go gotowy do odjazdu w Gdańsku z ładunkiem 4 000 ton węgla do Göteborga. — Par. Wilno od 1-go wyładowuje w Antwerpji ładunek 754 standartów drzewa z Gdańska. — Par. Poznań po wyładowaniu tomasówki w Gdyni ładuje w Gdańsku drzewo z przeznaczeniem do portów belgijskich wzgl. północno-francuskich. — Par. Katowice od 1-go wyładowuje w Limnhamn (Szwecja) 2819 ton węgla z Gdyni. — Par. Toruń przybył do Göteborga z ładunkiem węgla i drobnicy z Gdańska.

Wycieczka parowcem „Gdynia“. 7 sierpnia odbędzie się wycieczka parowcem „Gdynia“ na morze od godz. 14-ej do 24-ej. Cena przejażdżki wynosi 5 zł, z Sopot i Gdańska 8 zł.

Gdynia chwilami ładuje już 30 % gdańskiego eksportu węgla. W pierwszej dekadzie lipca załadowano w Gdańsku 85 143 tony węgla, w Gdyni zaś 25 267 ton. Z tego widać, że Gdynia już ładuje 30 % ilości węgla ładowanej w Gdańsku. Ponieważ eksport przez Gdańsk się nie zwiększa, a w Gdyni w ostatnim czasie silnie wzrasta, liczyć można na to, że Gdynia i Tczew już w bliskim czasie przeładowywać będą przeszło 50 % ilości węgla, odpowiadające nie mniej niż połowie ilości przeładowywanej w Gdańsku.

Pomyślny rozwój „Żeglugi Polskiej“. W ostatnim miesiącu ujawnił się bardzo pomyślny rozwój „Żeglugi Polskiej“. Ilość przebytych tonomil się prawie podwoiła. Statki otrzymały korzystne frachty, na szereg podróży. Szczególnie korzystnie przedstawia się podwójne zafrachtowanie parowca „Kraków“ na szereg podróży z węglem do portów szwedzkich z węglem i z powrotem z Lulea z rudą żelazną. Parowiec przybrzeżnej żeglugi „Gdańsk“ cieszy się dużem powodzeniem, jako jedyny nowoczesny, wspaniale urządzony i szybki statek pasażerski na wybrzeżu. Parowiec „Gdynia“, tegoż typu, lecz z miejscami sypialnemi dla dalszych podróży bałtyckich odbył 23-go pomyślnie próbną jazdę w zatoce.

Ruch portu Gdyni w lipcu. Ruch portowy w lipcu był rekordowy bez uwzględnienia nawet ruchu żeglugi przybrzeżnej. — Zawinęło do portu 46 statków morskich żeglugi zagranicznej o łącznej ładowności 48 731 ton rej. netto, w tej liczbie 44 parowce, 1 holownik, 1 lichtuga morska. W stanie próżnym przybyło 43 statki, z pasażerami 1 (Suffren), z pasażerami i towarem 1, z ładunkiem 2 700 ton tomasówki 1 (Poznań).

Co do bander statków na wejściu było:

polskich	7 statków z	6 217 t. r. n.
duńskich	11	10 848 t. r. n.
szwedzkich	11	8 013 t. r. n.
francuskich	4	12 478 t. r. n.
niemieckich	5	2 903 t. r. n.
norweskich	3	3 856 t. r. n.
łotewskich	3	3 345 t. r. n.
gdańskich	2	1 071 t. r. n.
	46	48 731 t. r. nr.

Na wyjściu w lipcu było 43 statki o łącz. ład. 42 454 t. r. n., w tej liczbie próżnych 2, z pasażerami 2, z pasażerami i drobnicą 1, z węglem 38. Wywieziono w lipcu 74 970 ton węgla, w tem 2 565 t. bunkrowego, 1 tonę drobnicy, oraz odjechało morzem 1001 pasażerów do Hawru statkami Suffren i Pologne.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu dało się wyczuć pewne zmniejszenie ruchu statków na wejściu, o ile nie liczyć ruchu żeglugi przybrzeżnej. Zawinęło w tygodniu do portu 113 statków (bez żegl. przybrzeżnej), w tej liczbie 81 parowców, 5 motorowców, 7 holowników, 6 lichtug, 1 draga, 10 żaglowców z motorem, 1 żaglowiec, 2 statki nowej budowy (2 razy „Gdynia“ z jazdy próbnej). — Wśród statków na wejściu było 63 próżnych, 2 jako do portu ukrycia, 2 z próbnej jazdy, 18 z drobnicą, 13 z żelastwem, 4 z pasażerami i drobnicą, 3 z rudą żelazną, 3 ze śledźmi, oraz po 1: z szynami żelaznemi, z pasażerami, z brykietami żelaznemi, z pirytem, z drzewem.

Co do poszczególnych bander było na wejściu statków: polskich 4, gdańskich 7, duńskich 14, szwedzkich 26, niemieckich 36, angielskich 8, norweskich 4, łotewskich francuskich, fińskich i belgijskich po 3, holenderskich i portugalskich po 1. — Na wyjściu ruch był znaczniejszy, — opuściło port w tygodniu 130 statków morskich, w tej liczbie z węglem 45, z drzewem 21, próżnych 17, z drobnicą 15, z cementem 6, z drzewem i drobnicą 6, z pasażerami i drobnicą 5, z pasażerami 2, z cementem i drobnicą 2, oraz na jazdę próbną, jako z portu ukrycia, z końmi i drobnicą, z cementem, żelazem i jajami, z resztą ład. pirytu, ze spirytusem, z owsem, resztą ładunku śledzi, resztą ład. samochodów, ze sztabami, z ropą gazową — po 1. — Ruch towarów z wyjątkiem węgla, którego ilość przeładowana na statki nie przekracza 70 000 ton, wzrastał i zyskiwał na rozmaitości. Wśród towarów eksportowych prócz drzewa wzrasta eksport cementu i jaj, na wejściu natomiast góruje import żelastwa (złomu), rudy żelaznej i surowego żelaza.

Budowa okrętów w Gdańsku. Odbyło się spuszczenie na wodę na stoczni Schichaua motorowca Vinga 7 300 ton pojemności brutto, zbudowanego na rachunek norweski. Statek ten cysternowy tylko większą siłą maszyn różni się od wykończonego dwa tygodnie temu również norweskiego cysternowca Sidra.

O flocie naszej znów puszczono złośliwa kaczkę. Danziger „Neueste Nachrichten w związku z zapowiadającem się uzupełnieniem Rady Nadzorczej Żeglugi Polskiej jednym członkiem z Min. Spr. Wojskowych rozpowszechnia pogłoskę jakoby statki handlowe polskie wykonywać miały ćwiczenia wojenne.

Ruch portu gdańskiego za poprzedni tydzień. Poprzedni tydz. odznaczał się ożywionym eksportem drzewa, normalnym eksportem węgla cementu, oraz ożywieniem w imporcie żelastwa, fosfatów, śledzi i ładunków mieszanych. Ruch statków trzymał się na poprzedniej wysokości. Zawinęło do portu, nie licząc statków przybrzeżnej żeglugi 126 statków morskich, w tej liczbie 98 parowców, 5 motorowców, 4 holowniki, 4 lichtugi morskie, 13 żaglowców z motorem, 2 żaglowce. Wśród statków na wejściu było: próżnych 59, z mieszanym ładunkiem 23, z żelastwem 13, z fosfatami 6, ze śledźmi 6, z pasażerami 4, z pasażerami i towarem 4, z rudą żelazną 2, jako do portu ukrycia. z

drobnicą i papierem, z brykietami żelaznemi, z kamieniem, z kamieniem i drobnicą, z próżnemi beczkami, z tytoniem, z ryżem, z samochodami i drobnicą — po 1. Co do bandery weszło statków polskich 6, gdańskich 6, duńskich 18, szwedzkich 29, niemieckich 34, angielskich 10, norweskich 12, łotewskich, holenderskich, fińskich, greckich po 2, francuskich, amerykańskich, włoskich po 1. — Opuściło port w tygodniu 115 statków morskich, w tej liczbie z węglem 40, z drzewem 26, próżnych 16, z ładunkiem mieszanym 15, z pasażerami i drobnicą 5, z resztą ładunku śledzi, z cementem 2, z pasażerami, z pasażerami i pocztą, z drobnicą i końmi, z koksem, z solą potasową, z melasą, owsem, naftą i olejem — po 1. — Przeładunek węgla przestaje wzrastać w porcie gdańskim, natomiast wzrasta przeładunek innych towarów, co jest korzystne dla rozwoju portu i żeglugi.

Z Orędownika Rady Portu.

Ogłoszenie. Zwraca się uwagę na to, że od 1 sierpnia b. r. na podstawie uzupełnienia do przepisów o użytkowaniu kranu z 24. 5. 1927 r. dalsza praca kranów po dokonanem ostrzeżeniu ze strony kierownika kranu odbywać się może zgodnie z paragrafem 8 przepisów o kranach tylko na podstawie oświadczeń wynajmującego krany lub specjalnie upoważnionego przedstawiciela jego — pismem wzoru II-go przepisów o kranach. Zainteresowani muszą dbać o to żeby upełnomocnieni przedstawiciele mogli wylegitymować się wobec kierownika kranu przedłożeniem przepisanego świadectwa upełnomocnienia (wzór II przepisów o kranach).

Ogłoszenie dotyczące pobierania opłat kranowych za przeładunek żelaza eksportowego. Przy przeładunku żelaza eksportowego z zastosowaniem 7-o tonowych kranów na dworcu nadwiślańskim dotąd pobierano tylko opłaty od tony, a mianowicie 0,40 guldena od tony. Od 1 sierpnia pobierać się będzie przy warunku że nie będzie do dyspozycji lżejszych kranów, za używanie 7-io tonowych kranów na dworcu wiślanym w celu przeładunku węgla eksportowego jeszcze pozycja godzinna, dla drobnicy (pozycja taryfowa A, 2) za krany do 3-ch ton.



Dwie dragi pracują pod Tczewem. Dziwne pogłoski. Na przemiałach poniżej Tczewa na odległości 2 kilometrów od siebie pracują świeżo nadesłana z Warszawy polska draga „Gdańska“ i draga Rady Portu „Fafner“. Mimo iż niezbędna jest praca obu drag, a Rada Portu oddała „Fafnera“ na stałe na Wisłę Morską dowiadujemy się, iż Rada Portu zamierza zdjąć Fafnera z odcinka tczewskiego. Tymczasem w związku z oczekiwanym w tych dniach uruchomieniem urządzeń przeładunkowych bardzo wydajnych w porcie tczewskim nieodzowne jest pogłębienie dojazdu dla zachęcenia również obcych statków morskich do zawijania po węgiel do portu w Tczewie, gdyż własny tabor Żeglugi Wisła-Bałtyk nie pokryje nawet czwartej części możności przeładunkowych stworzonych przez nowe urządzenia mechaniczne dla ładowania węgla w Tczewie.

Silna polska draga „Gdańska“ w Tczewie. Odbyła się próba nowych urządzeń dla przeładowania mechanicznego węgla. Przybyła tu z pod Warszawy, przebagrowując się po drodze przez płytsze miejsca szlaku żeglugowego, duża polska draga „Gdańska“, która wraz z pracującą tu dragą Rady Portu ma zapewnić żegludze morskiej do Tczewa przy niskiej wodzie głębokość do 4 metrów na miejscach najpłytszych dojazdu. Odbyły się tu już próby przenośników mechanicznych węgla elektrycznej przesuwalni dla wagonów z węglem, które wykazać powinny szybkość ładowania na statki morskie conajmniej 300 ton węgla na godzinę.

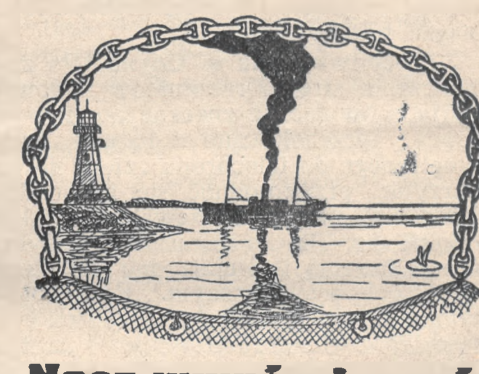
Ruch statków żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Orkan z lichtugą morską Janek jest w drodze z węglem z Gdańska do Göteborga. — Hol. Sambor z lichtugami Bartek i Alek wraca ze Sztokholmu do Tczewa. — Lichtuga Jurek ładuje węgiel w Gdańsku. — Holownik Krakus z lichtugami Stefek i zafracht. D. W. 701 wyładowuje węgiel w Kopenhadze. — Hol. Górnik jest w drodze z lichtugami Franek i Felek z węglem z Tczewa do Sztokholmu. — Hol. Tyran z lichtugami Bronek i Bolek wyładowuje węgiel w Faaborg (Danja). — Lichtugi Wacek i Benek za zafracht. hol. Enak są w drodze z Tczewa z węglem do Kjöge i Kallundborg (Danja). Lichtugi Edek i Antek za hol. zafrachtowanym Gladiator w drodze z węglem z Tczewa do Gefle i Hernösand (Szwecja). — Holownik Rybak i lichtuga Wojtek — na stoczni w Gdańsku.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Sytuacja 4 sierpnia. Lichtugi Antek i Edek wyładowują węgiel w Gefle i Lunde (Szwecja). Holownik Orkan z lichtugami Alek i Bolek są w drodze z węglem z Tczewa do Aarhus (Danja), Hol. Górnik z lichtugami Franek i Felek są w drodze ze Sztokholmu do Tczewa. — Hol. Krakus oczekuje w ujściu Wisły na lichtugi Wojtek i Benek, które ładują w Tczewie węgiel z przeznaczeniem do Aarhus. — Lichtugi Bartek i Bronek są w drodze za zafracht. holownikiem Enak z węglem z Tczewa do Göteborga. — Hol. Tyran z lichtugami Stefek i zafrachtowany D. W. 701 jest w drodze z Tczewa do Landskrony (Szwecja). — Hol. Sambor z lichtugą Junek jest w drodze z Gdańska z węglem do Struer (Danja). — Hol. Rybak i lichtuga Wacek są w doku na Stoczni Gdańskiej. — Lichtuga Janek ładuje w Gdańsku węgiel z przeznaczeniem do Randers (Danja).

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

WŁOCHY.

Pływająca wystawa próbek produkcji. We Włoszech zorganizowano pływającą wystawę próbek na parowcu pasażerskim Sistiana towarzystwa Navigazione Libera Triestina, który dokona podróży dokoła Afryki po załadowaniu zbiorów towarów w Genui, Livorno, Neapolu i Trieście. Statek rozpocznie podróż z Wenecji w lutym, zabierając ze sobą na pokładzie misję handlową. 140 fabryk włoskich dają eksponaty; najsilniej będzie reprezentowany przemysł włóknisty, prócz tego garbarstwo, huty szklane, ceramika, meble, maszyny itd Problem emigracji Włoch jest również w programie misji handlowej. Droga statku będzie prowadzić przez Port Said, Aden, porty włoskiego Somali, Mombasę w Kenji brytyjskiej, Beirę i Lorenzo Marquez w portugalskim Mozambiku, Durban East—London, porty Elisabeth i Kaptown w Południowej Afryce, Benguela w Angoli portugalskiej, Dakar w Afryce Zachodniej francuskiej.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

27 lipca:
duń. par. Dania 1 390 do Göteborga,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Bandholmu.
29 lipca:
szw. par. Trelleborg 378 t. do Karrebäksminde.
30 lipca:
duń. par. Frieda 1 270 do Gandawy.
31 lipca:
pol. par. **Katowice** 1 108 t. do Limnhamnu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 13 013 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

30 lipca:
pol. licht. **Stefek** 392 i
niem. licht. D. W. 701 382 do Landskrony.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 270 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

27 lipca:
duń. par. Victoria 1160 do Norrköpingu,
duń. par. Skotia 1 387 do Kopenhagi,
norw. par. Ingun 328 do Göteborga,
szw. par. Trio 382 do Göteborga,
duń. mot. Charlotte 56 do Rudköpingu,
szw. par. Merkur 800 do Helsingborga,
szw. żagl. Frithjof 46 do Halmstadu,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxe,
szw. par. Ragnar 430 do Trelleborga,
szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Ystadu,
łot. par. Kurland 428 do Varbergu,
duń. żagl. z mot. Henny 56 do Gefle.
28 lipca:
szw. par. Prestonic 1 383 do Sztokholmu,
duń. żagl. z mot. Söstrene 49 do Marstalu,
szw. par. Wandia 798 do Norrköpingu,
duń. mot. Virginia 364 do Ystadu,
szw. żagl. z mot. Karin 229 do Ahus,
duń. par. Olaf Maersk 1 146 do Kopenhagi.
29 lipca:
szw. par. Inga 751 do Aalborga,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
niem. par. H. Peters 490 do Trangsundu,
szw. par. Robur 577 do Sztokholmu.
30 lipca:
szw. par. Frej 1 214 do Gefle,
niem. par. Minna Cords 552 do Nakskov,
duń. żagl. John 76 do Bornholmu,
niem. par. Helmwige 660 do Greenportu,
niem. par. Oskar 485 do Abo,
gd. licht. Danzig I 579 do Masnedsundu.
31 lipca:
szw. licht. Box 462 i
szw. licht. Kelsö 813 do Sztokholmu,
gd. licht. Danzig II 596 do Kopenhagi,
szw. par. Disa 94 do Nykjöbingu,
szw. żagl. z mot. Kurt 60 do Karlskrony
szw. żagl. z mot. Olaf 124 do Trelleborga,
duń. par. Niobe 676 do Wazy.
1 sierpnia:
pol. par. **Toruń** 1 122 do Göteborga,
szw. par. Gusten 353 do Oxelösundu,
hol. par. Sint Philippsland 1 424 do Kopenhagi,
duń. par. Emanuel 754 do Rönneby,
2 sierpnia:
szw. par. Göta 674 do Oskarshamnu.
niem par. Stadt Stolp 147 do Kjöge,
szw. par. Oddevold 664 do Nästeras,
szw. par. Billerud 118 do Kalmaru,
gr. par. G. K. Salieris 2 279 do Genui,
szw. mot. Cimbria 319 do Skelleftea,
duń. par. Nancy 674 do Pargasu,
niem. par. Hochsee 756 do Helsingforsu,
niem. par. Reval 575 do Gefle.

Statki powyższe wywiozły łącznie 62 600 ton węgla i koksu.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

27 lipca:
gd. par. D. Siedler 256 do Antwerpji,
ang. par. Haarlem 565 do Grangemouth,
28 lipca:
pol. par. **Wilno** 1 122 do Antwerpji,
norw par. Kongshavn 425 do Westhartlepoolu,
norw. p. Borgvold 339 do Sunderlandu,
niem. par. Warnow 584 do Kardyfu,
duń. par. Jägersborg 727 do Kjöge.
29 lipca:
niem. par. Arcona 186 do Horsensu
duń. par. Rita Maersk 515 do Westhartlepoolu.
30 lipca:
gd. par. Etzel 593 do Antwerpji,
niem. par. Eduard 574 do Svansea,
niem. par. Finnland 246 do Southampton,
niem. par. Carl 166 do Hamburga,
gd. par. Echo 555 do Hullu,
niem. par. Stör 348 do Rotterdamu,
norw. par. Woh 564 do Hullu,
1 sierpnia:
ang. par. Elswick 892 do Leith.
szw. p. Themis 383 do Ellesmere-portu.
2 sierpnia:
norw. mot. Sande do Grimsby,
niem. par. Annchen Peters 246 do Walliny.

Statki powyższe wywiozły łącznie 39 700 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

27 lipca:
ang. par. Patrino 466 z Londynu.
28 lipca:
szw. par. Olofs 124 z Simrishamnu,
norw. mot. Björnvik 120 z Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. Argonaut 57,
niem. par. Bille 344 z Londynu.
30 lipca:
duń. żagl. z mot. Aage 58 z Nakskov,
niem. par. Eksfleth 275 z Chathamu,
niem. żagl. z mot. Frida 55 z Koldingu.
31 lipca:
niem. par. Farö 742 z Tallinu,
duń. par. Lilli 524 z Garstonu,
niem. par. Otto Cords 494 z Londynu,
niem par. Strauss 629 z Duisburga.
1 sierpnia:
szw. żagl. z mot. Alf 683 z Sztokholmu,
2 sierpnia:
duń. par. Berta 451 z Londynu,
niem. par. Marie Ferdinand 934 z Bordeaux.

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

1 sierpnia:
szw. licht. Fenja 570 t. i
szw. licht. Menja 573 t. z Norrkopingu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 2 900 ton rudy żelaznej.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

30 lipca:
belg. par. cyst. Arminco 2 767 do Rouen

Statek powyższy wywiózł 3 500 ton oleju maszynowego.

Ruch okrętowy w porcie gdanskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
21. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	27. 8.	Estonia	Baltic America Line
31. 7.	„ „	„ „	9. 8.	Lituania	„
11. 9.	„ „	„ „	20. 9.	„	„
8. 8.	„ Londynu	„ Londynu	12. 8.	Smolensk	Ellerman i Wilson
9. 8.	„ Hull	„ Hull	12. 8.	Kolpino	„
9. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	9. 8.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
12. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	12. 8.	„	„
14. 8.	„ Londynu	„ „	17. 8.	Baltriger	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.